

EL ASTILLERO

Octubre de 2003

Nº 5

**Revista de
Modelismo
Naval no
profesional**

Tirada: 533 suscriptores

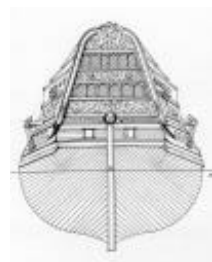


EL ASTILLERO



Articulistas en este número
(por orden de aparición)

Julio J. Viguera Ruiz, Logroño
José Antonio García Merino
Jesús Gilolmo Julián
Ángel Martínez-Conde
Pedro Mangado



Maquetación y editorial:

Borja García Cabellos
astillero@ya.com
<http://www.aranako.com>

Índice:

Editorial	1
Construcción de un barco en una botella: Jabeque (I)	2
Piratas, los mas terribles bandoleros del mar	5
Hacer la jarcia de tu barco	28
Blas de Lezo y Edward Vernon: la invencible inglesa frente a Cartagena de Indias	31
Cartas al Director	37

EDITORIAL

En pocos días será el 198 Aniversario de la batalla de Trafalgar, con lo que nos encontraremos a unos pasos de que se cumplan dos siglos desde tan desgraciado evento.

Algunos modelistas se preparan para “conmemorar” dicha fecha realizando tomando las primeras medidas para construir una réplica de alguno de los barcos que se perdieron en dicha batalla.

Supongo que lo hacen “in memoriam”, dado que para los españoles no parece que haya nada que celebrar, aunque si recordar, por eso de que aquellos que olvidan sus fracasos están condenados a repetirlos.

Desde mi punto de vista es la fecha que conmemora una de nuestras mayores catástrofes, no tanto por la perdida de hombres y barcos en si no por falta de valor (el Santísima Trinidad luchando contra 6 barcos ingleses a la vez, el San Juan Nepomuceno contra 5), que desde luego, no es cosa baladí, sino por que marca un antes y un después en nuestra posición ante el mundo.

Y no solo para España fue un punto de inflexión, también fue el punto de despegue del Imperio Británico al quitarse de en medio a sus dos competidores directos: a nosotros por que nos dejó sin flota en un momento en que su reconstrucción era una tarea de titanes, y más con el rey que nos había tocado, una vez más, en desgracia, y para Francia por que aunque salvo gran parte de sus barcos con una “retirada táctica” típicamente francesa (la guardia huye, pero no muere), se le hizo ver que el mar no era lo suyo.

En fin, doctores tiene la iglesia que saben mas, mucho más de los acontecimientos ocurridos en aquel entonces, como para que yo trate de meterme en más honduras al respecto. Por tanto permitid que estas líneas sirvan para rendir homenaje a nuestros muertos, marineros, soldados y oficiales, sacrificados por causa de un francés inepto, en una acción que con una dirección solo un poco mas profesional, hubiera tenido sin duda un fin diferente.

Este es un proyecto sin ánimo de lucro, por lo tanto la dirección de esta publicación no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet y/o enviadas voluntariamente por nuestros colaboradores o cedidas por sus propietarios.

La dirección de esta publicación no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores.

EL ASTILLERO

Nº5

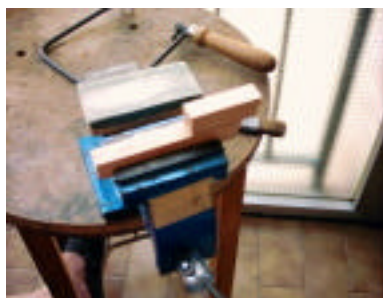
CONSTRUCCION DE UN BARCO EN UNA BOTELLA: JABEQUE (I)

Julio J. Viguera Ruiz, Logroño (La Rioja)

En el principio era el árbol y el árbol engendró la madera, dentro de la madera se hallaba un barquito que había que sacar para gozo y deleite del constructor y de los que disfrutan contemplando estas pequeñas obras.

Pero seamos serios, el principio fundamental de la construcción es la proporcionalidad entre el barco y la botella donde va a pasar el resto de sus días.

CASCO:



El taco de madera a utilizar es el que viene en las cajas de puros para completar el número par, suele ser de madera tropical muy blanda e ideal para la talla.

Se corta el taco de madera en dos trozos, que corresponderán al casco con la quilla y al castillo de popa.



Se va tallando el casco, dándole la forma más aparente posible, ligeramente cóncava en la parte de cubierta, vaciándolo hasta conseguir unas bordas proporcionales, una

proa de acuerdo con el modelo elegido y la popa con la forma de timón (se barre bien todo el serrín y el polvo, motivo de divorcio).



Con dos gotas de Loctite se fija en la parte de popa el trozo de madera en el que se tallará el castillo de popa, dándole la forma deseada a base de tallado y lijado, ampliando a esta zona el timón practicado en el casco, para que de la sensación de que sale de aquí (se sigue barriendo, si quieres cenar ese día).



Una vez tallado el castillo de popa, se practica un agujero y se le fija un pasador o torillo que llegue al casco para luego poder ajustarlo y pegarlo al mismo cuando separadas estas piezas sean introducidas por el cuello de la botella, este torillo se disimula mediante un trocito de madera simulando una porta.



Se talla una especie de enjaretado para colocarlo en cubierta.

EL ASTILLERO

Nº5

Se tallan dos palillos, de esos que están torneados, para colocarlos en la cubierta, en la parte de proa, donde irán los hilos que simulan venir del bauprés.



Se practican dos agujeros en la parte de proa de la cubierta donde irán estos palitos.

Se talla en madera similar a la del casco, una pieza que hará de espolón, donde irá colocado el bauprés, se ajusta al casco y se coloca rellenando los huecos con masilla de serrín y cola. Se lija hasta que quede aparente (que no se me olvide barrer, la bronca es segura)



Se le da al conjunto un par de manos de goma laca. Se hacen dos agujeros en cubierta, y uno en el castillo de popa donde irán los mástiles, dándoles una



inclinación hacia delante en la proa y hacia atrás en la popa, a los lados de éstos se

practican otros dos agujeros donde irán las grapas que harán de ejes para inclinar los mástiles y que puedan entrar por el cuello de la botella.

A lo largo de cubierta y del castillo de popa se practican unos agujeros de entre 0.5 y 0.7 mm donde irán hincados los hilos blancos que forman la jarcia móvil y que van a los extremos de las vergas (4 por cada mástil, 2 por cada extremo), en total 12 en este caso.



Se toma el extremo de un hilo blanco, se moja con Loctite para que quede tieso, se le aplica una gotita de Loctite y se mete en el primer agujero, esperamos a que seque y cortamos el hilo dejando suficiente de éste para que sobre por el cuello de la botella y



se pueda manejar con la varilla de paraguas con el extremo en forma de horquilla y la otra mano, para atar las vergas.

Así sucesivamente hasta completar los 12 agujeros. Ya tenemos un manojo de hilos que debemos tener cuidado de que no se enreden continuamente.

EL ASTILLERO

Nº5

PIRATAS, LOS MAS TERRIBLES **BANDOLEROS DEL MAR**

José Antonio García Merino

A Ramón Tuñón, asturiano (*casi nada*), Capitán de la Marina Mercante y gran modelista que me inicio en los misterios de la piratería.

Acabada la reconquista, la monarquía hispánica confía en vencer al Islam en el mar. Las cabalgadas sobre las costas se han multiplicado pero, por un lado, no dejan de parecer una simple continuación de las anteriores y, por otro, las sucesivas expediciones de Pedro Navarro sobre el norte de África hacen pensar que en breve el Mar de Alborán será un mar español. Es más, el dominio sobre Nápoles y Sicilia, conseguido por Aragón en el siglo XIV, pinta un mapa de prepotencia general sobre todo el Mediterráneo occidental. La llegada de Aruch Barbarroja frustrará estas expectativas.

Pocos actores tienen tal responsabilidad en el teatro pirata como los hermanos Barbarroja. Su llegada al norte de África es el último ingrediente constructor de unos siglos que harían a las costas del Mediterráneo español convertirse en un infierno, acosado por legiones de avispas procedentes del mar. Los españoles durante varias décadas habían intentado dar el salto, pasar el estrecho y continuar no ya una reconquista sino una conquista en toda regla en esta región. Entre 1497 y 1510 los ejércitos de los Reyes Católicos, comandados por Pedro Navarro, toman Melilla, Mazalquivir, el peñón de Vélez de

la Gomera, Orán, Bugía, Trípoli. Un año después se reconocen vasallos Dellys, Mostaganem, Cherchell y Tremecén. Se conquistan y someten a vasallaje unas plazas, sí, pero sin embargo, los intentos de ampliar los reinos se ven siempre frustrados. En este caso no se trata de someter a pacíficos campesinos sino a tribus nómadas, escurridizas y traicioneras. La política de presidios en el norte de África se estanca en su misma impotencia, nunca es capaz de salir de su propios muros.

En este contexto, llegan los hermanos Barbarroja al occidente mediterráneo. De origen humilde, el mayor, Aruch, tuvo un ascenso rápido, pero en un principio desgraciado. Se enroló en barcos corsarios, con el tiempo se hizo dueño de uno de ellos, y acabó como protegido de la facción equivocada en las conjuras de palacio turcas. Por ello tuvo que huir hacia Occidente. En 1512 es acogido por el Sultán de Túnez y utiliza la isla de Yerba para una actividad que conocía a la perfección: la piratería. En 1516 se pasa a Argel llamado por el rey Selim que quiere resistirse al pago de tributo a los españoles. Poco después Barbarroja le asesina (algunos cuentan que con sus propias manos) y se hace proclamar Sultán. Casi inmediatamente toma Tremecén, importante intento de expandir un reino tanto por la costa como por el interior, pero en 1518 los ejércitos españoles sitian y conquistan la plaza y Aruch muere en la batalla.

La reacción de Jeredín, su hermano, es fulminante. Se hace súbdito de la Sublime Puerta turca a cambio de recibir ayuda contra los españoles y de ser mantenido

EL ASTILLERO

Nº5

como gobernador de Argel. En 1519 España envía 13.000 soldados que fracasan en la toma de Argel, pero las revueltas interiores impiden a Jeredín consolidar su reino. Con el tiempo el nuevo reino creado por un pirata, Jeredín Barbarroja, tiene mucho más éxito que los intentos de un Estado avanzado como el español. Legitimado como súbdito de la cabeza espiritual del Islam, el sultán de Turquía, y fortalecido por el buen hacer de sus dirigentes, el reino de Argel se extenderá por un amplio trecho de la costa magrebí, conseguirá en los siguientes decenios alianzas duraderas con las tribus o emprenderá expediciones hacia el interior del Sahara consolidando su soberanía. Este legado se transmitirá de una manera continua hasta que en 1820 es conquistado por las tropas francesas. Se trata de un reino nacido y especializado en el corso, cuya supervivencia y casi única fuente de ingresos es el bandidaje marítimo. Es lo que los historiadores han llamado una república corsaria. Y a las mismísimas puertas de las costas españolas.

Las naves abordadas por los piratas no tenían salvación, la carga se convertía en botín de guerra, los pasajeros y la tripulación se hacían prisioneros en el mejor de los casos, los cautivos de cierta importancia se les pedía a sus países de origen un rescate, existían verdaderos encargados de negocios en los puertos, que se ocupaban del rescate de los cristianos, si esta operación fallaba se les vendía como esclavos, la misma suerte les esperaba a los prisioneros de las correrías que hacían los corsarios en tierra firme. Las autoridades estatales cobraban un porcentaje del botín y

el resto se dividía entre la tripulación y los contratistas, hasta finales del siglo XVIII la piratería fue la actividad económica más importante de los estados berberiscos.

Conviene recordar, aunque ya se indico al hablar de los corsarios, que con frecuencia se confunde los términos de pirata, corsario o bucanero y filibustero. El genero es el pirata y el resto de las denominaciones es la especie, y este capitulo de la revista esta destinado para hablar únicamente de los piratas.

Pirata. Según el Diccionario de la Lengua Española pirata es "Ladrón que roba en el mar". "Sujeto cruel y despiadado". La palabra "pirata" proviene del griego y su significado es "el que emprende", "el que intenta fortuna". Los piratas eran ladrones del mar que actuaban al margen de toda ley. Sus fines no eran políticos, buscaban su propio beneficio y no servían bajo ninguna bandera que no fuera la Jolly Roger (o bandera pirata).

Debemos hacer una reflexión sobre las causas de la aparición de la piratería americana. Comenzando, en primer lugar, por el extremado nivel de pobreza existente en amplias zonas de Europa, lo que impulsaría a muchas personas a buscar otros medios de vida. Por otro lado, la atrayente perspectiva de un futuro repleto de riquezas, la fama duradera y la posibilidad de conocer tierras muy diferentes, hizo que muchos hombres dejaran sus hogares y se lanzasen a una vida llena de impredecibles consecuencias. Asimismo, las potencias rivales de España, celosas de su enriquecimiento derivado de la aparición de

EL ASTILLERO

Nº5

importantes yacimientos de minerales preciosos, consintieron, alentaron y ayudaron las rapiñas de este singular colectivo, prueba fehaciente de ello es la toma de Jamaica por los ingleses, que nombrarán gobernador a uno de los más famosos filibusteros, Henry Morgan. A todas estas razones, se añade el paulatino debilitamiento de las medidas de seguridad de las rutas comerciales entre España y las Indias, así como de las principales plazas americanas, lo que facilitó los ataques y incitó a otros aventureros a seguir el ejemplo. En este desarrollo podemos señalar varias etapas que van desde 1507 hasta la firma del Tratado de Utrech en 1713

1507-1525: En un principio toda la piratería Atlántica se encontraba en el Atlántico Oriental; junto al cabo de San Vicente y los puertos de Andalucía. Con el paso del tiempo la zona de reunión pasa a ser una zona cercana a las Azores. Prácticamente estos piratas son todos franceses, pero fueron expulsados de estas aguas por buques españoles.

1526-1540: Toda la piratería gira de rumbo y se sitúa en el mar del Caribe, una obligada ruta de los barcos españoles cuando decidían regresar a España. Estos viajes los hacían fuertemente escoltados, ya que en sus barcos llevaban grandes tesoros, iban protegidos por galeones fuertemente armados.

1541-1560: A raíz de los convoyes los piratas no podían abordar barcos con grandes tesoros y su principal objetivo pasó a saquear ciudades costeras, estas oponían poca resistencia ya que no estaban

defendidas; con el paso del tiempo las ciudades importantes comenzaron a fortificarse.

1561-1590: En estos años entran en escena los buques ingleses, los contrabandistas y los corsarios. Todos estos están apoyados por Inglaterra que a demás de enriquecerse económicamente quiere dañar a España. Para prevenir estos ataques sorpresa se fundan las patrullas guarda costas bautizadas con el nombre “Las Galeras de Cartagena” (1582).

1591-1630: En estos años nace el mejor barco holandés el “Filibote” es un barco muy deseado por los piratas americanos, también aporta su nombre a la palabra (filibustero) a partir de ahí los holandeses entran en el mar del Caribe.

1631-1651: En este periodo se observa el fin de la hegemonía española en el mar del Caribe. El apoyo de potencias europeas como Francia, Holanda e Inglaterra a los asentamientos piratas del caribe les convirtieron en sucursales de la metrópoli y permitió que sus acciones fueran respaldadas por los países europeos anteriormente citados. La creación por parte de España de la Armada de Barlovento en 1641 no impidió el declive español en la zona.

1652-1667: Ingleses y holandeses mantienen una disputa por el dominio del Caribe, una gran victoria la que consiguen los ingleses que toman el Caribe y en 1655 toman la isla de Jamaica y así bloquean las costas del sur de España.

EL ASTILLERO

Nº5

1668-1700: Para contrarrestar la pérdida de influencia en la zona las autoridades españolas adoptaron medidas tales como permitir el corso español en 1674. Se asiste a la ruina del comercio interprovincial indiano a causa de los piratas y de los contrabandistas.

1713: Holanda, Francia e Inglaterra firman el tratado de paz de Utrech y se comprometen a respetar el comercio de las mismas, culminó la guerra de sucesión en España y muchos hombres de mar quedaron cesantes, los filibusteros llegan a su fin. La piratería gira el rumbo y se traslada a las colonias de Inglaterra. Entonces se volcaron a la piratería y surgieron nombres tan famosos como el Capitán William Kidd.

Mar Caribe o Mar de las Antillas, brazo del océano Atlántico, parcialmente cerrado en el norte y el este por las islas de las Indias Occidentales, actuales Antillas, y delimitado en el sur por Sudamérica y Panamá y en el oeste por América Central. El nombre del mar deriva del pueblo caribe, que habitaba la zona cuando llegaron los exploradores españoles en el siglo XV. El Caribe tiene aproximadamente 2.415 Km. de este a oeste y entre 640 y 1.450 Km. de norte a sur. Con una extensión de 1.940.000 km², en su extremo nor-occidental está

conectado con el golfo de México por el canal de Yucatán, un paso de 190 Km. de ancho entre Cuba y la península de Yucatán. Con unas cuantas excepciones, toda la cuenca del Caribe tiene más de 1.830 m de profundidad; muchas zonas superan los 3.660 m. de profundidad y la mayor que se ha medido hasta ahora está localizada en la fosa de las Caimán (7.535 m.), entre Jamaica y las islas Caimán.

En este mar emergen más de un millar de islas, islotes y cayos. Este variado e irregular archipiélago es designado en conjunto con el nombre de Las Antillas. Durante un tiempo fueron conocidas como Indias Occidentales o West Indies. Hay tres grupos principales de islas en Las Antillas. Uno, formado por pequeñas islas e islotes de origen volcánico, que comprende las islas

de San Eustaquio, St. Kits, Nevis, Redonda, Monserrat, Saba, Dominica, Santa. Lucía, San Vicente, Granada y la parte occidental de Guadalupe. Un segundo grupo comprende islas de mayor extensión, de formación sedimentaria, alterada por

movimientos tectónicos arcaicos, en el que se agrupan Cuba, Isla de Pinos (hoy Isla de la Juventud), Santo Domingo, Puerto Rico, Jamaica, Vírgenes, Santa Cruz, Anguila, San Bartolomé, Antigua y la parte oriental de Guadalupe. El tercer grupo, de formación



EL ASTILLERO

Nº5

mucho más reciente, geológicamente hablando, algunas todavía en actividad coralina, comprende el sinnúmero de islas, islotes y cayos de Las Bahamas o Lucayas, y hacia el sur, Barbudas, Anegadas, Sombrero y Barbados.

En este contexto geográfico se desarrolla la gran actividad de los indeseables ladrones del mar, piratas, corsarios, filibusteros y bucaneros. Principalmente en tres islas se establecen los cuarteles de toda esta chusma: islas de Tortuga, San Cristóbal a la que cedió su nombre Colon y en la actualidad se denomina Saint Kits, monarquía independiente de las Antillas situada al este del mar Caribe. Miembro de la Commonwealth, comprende dos de las islas de Barlovento, Saint Kitts y la isla Nevis, siendo Basseterre su capital y la ciudad de Port Royal en Jamaica.

La Isla de la Tortuga es una isla al noroeste de la actual Haití (llamada en tiempos de los piratas, junto al actual Santo Domingo, La Española). Es una pequeña isla de 220 km² y fue la más importante y célebre base de los bucaneros franceses, sede de "La Cofradía de los Hermanos de la Costa".

Jamaica es la tercera isla más grande de las Antillas, situada al sur de Cuba. Tiene una longitud máxima, de este a oeste, de unos 235 Km.; la longitud máxima de norte a sur es aproximadamente de 80 Km. La superficie total del país es de 10.991 Km². Kingston es la capital y la ciudad más grande, y también un gran puerto comercial. La costa, de 1.020 Km. de longitud, es

irregular, sobre todo en el sur, por lo que la isla tiene un gran número de excelentes puertos naturales, entre los que destacan los de Kingston, Saint Ann's Bay, Montego Bay, Port Maria y Port Royal fundado por los ingleses en 1656 que construyeron además el fuerte "Fort Charles", la existencia de todos estos puertos además de las innumerables calas existentes propiciaron la actividad pirata tomando esta isla como base de operaciones e infestando todo el Caribe.

La controversia que se origino con el Reino de Portugal ante los descubrimiento de Cristóbal Colon en el Nuevo Mundo se resolvió por el Papa Alejandro VI en 1493 dictándose cinco bulas de las cuales la 3ª Bula (2ª Inter. Coetera), del 4 de Mayo, fijó una línea demarcatoria entre los territorios pertenecientes a España y Portugal, situada a cien leguas al oeste de las islas Azores y Cabo Verde. Dado que la latitud de ambos archipiélagos es diferente, la línea no era derecha y no se podía utilizar un meridiano para precisar la demarcación. Ello daría origen al Tratado de Tordesillas de 1494.

En 1607 los británicos desembarcan por primera vez en las Antillas, siendo conquistada por una flota inglesa a las órdenes de sir William Penn en 1655. En 1623 pelean con los españoles por San Cristóbal y los franceses los ayudan, pero ambos son desalojados por los hispanos, sin embargo, volverán para apoderarse de Nevis y Monserrat, Guadalupe y Martinica. Pero en estas nuevas conquistas un enemigo terrible es el caribe que reside allí, que no defienden imperio, sino patria, y asaban a los prisioneros de la misma manera que

EL ASTILLERO

Nº5

los bucaneros sus reses. También hacen su aparición los navíos holandeses, unas veces en corso y otras en aventura.

Como piratas destacados que alcanzaron la fama por su brutalidad como saqueadores, violadores y asesinos podemos citar a un breve conjunto de ingleses de origen galés, entre otros:

Sir **Walter Raleigh** (1552-1618) es el personaje adorado por el romanticismo inglés. Se dice de él que inventó la caballeresca costumbre de arrojar la capa sobre el barro para que no se ensucien los pies de la amada. En cierta ocasión la arrojó delante de la reina, y es que Raleigh estaba enamorado de su soberana a la que escribió interminables poemas camuflando el nombre de la reina bajo el de Cintia.

Nació de una humilde familia en Devon (Inglaterra). Tras llegar en 1569 al Colegio Oriel de Oxford y realizar sus estudios, se enroló para la guerra en Francia al lado de los hugonotes. En 1574 regresó a Inglaterra e inmediatamente fue destinado a Irlanda al mando de una unidad de infantería donde mostró una increíble crueldad en su lucha contra los católicos. En la localidad de Smerwick (Irlanda) asesino a sangre fría a 600 soldados enviados por el Papa. Dirigió en 1578 una expedición de piratería sobre los dominios españoles sin demasiado éxito. Después de cinco años llegó a ser el favorito de la reina. Se le otorgaron favores, posesiones y riquezas descomunales. Pero a sus 35 años un joven recién llegado a la corte ocupa su puesto al lado de Isabel. Se trata del conde de Essex que con 20 años encandila a su amada.

Su vida fue un cúmulo de desdichas en busca de una obsesión, de la Ciudad Dorada o El Dorado. Escribe uno de los grandes libros de viajes en habla inglesa. Bajo el título excesivamente largo de "The Discoverie of the Large, Rich, and Beautiful Empire of Guiana, with a Relation of the Great an Golden Citie of Manoa, wich the Spaniards call El Dorado".

En el ataque a la flota española anclada en el puerto de Cadiz a bordo del "Warsprigth" la metralla le destrozan las piernas. La llegada al trono de Jacobo VI de Escocia lo acusa de conspirador sentenciándolo a muerte aunque es perdonado y llevado de nuevo a la Torre de Londres.

A los 64 años de edad convence al rey de saber dónde se encuentra El Dorado. En marzo de 1616 el monarca firma su libertad para que localice la ansiada ciudad.

De nuevo parte de Plymouth en junio de 1617 con trece barcos y más de mil hombres. Antes de llegar a las Islas Canarias las fiebres hacen mella en la expedición, y los españoles les hacen huir de las costas canarias. Su actuación en el Nuevo Mundo no se aparta de la trayectoria de su vida. En la pequeña aldea de Santo Tomé un reducido grupo de españoles derrota a la expedición y muere su hijo en combate. Su brazo derecho, el sargento mayor Kaymis, se suicida.

Regresa a su patria en junio de 1618 con un solitario barco. En Inglaterra el embajador español, conde de Gondomar, ha presentado tantas quejas sobre las actuaciones de Raleigh, comenzando por el

EL ASTILLERO

Nº5

ataque a San Tomé y su reiterado incumplimiento de todos los acuerdos entre las dos naciones, que el rey manda ejecutar la antigua condena a muerte.

Henry Morgan (Penkarne o Llanrhymny, Gales 1635 - Port Royal 1688): Entre todos los nombres que se conocen resalta como el más terrible el de Henry Morgan, Posiblemente el personaje más famoso que pasó la mayor parte de su vida en el Caribe, sin unanimidad en su calificativo unos lo consideran pirata y otros como filibustero. Tenía su cuartel general en Providencia (Islas Bahamas). Eran los tiempos buenos para Jamaica, los tiempos de piratas, negros y ron. Nacido en una familia de tradición militar, fue secuestrado siendo niño y fue vendido como sirviente en Barbados. A los 19 años se embarca como subalterno en la desastrosa expedición del Western Design, quedándose en Jamaica. Su destreza, que en 1666 le valió la capitania de un barco, llegó a oídos del gobernador de Jamaica, quien le encomendó que mantuviera hostilidades contra los españoles. La primera acción que lideró fue el asalto a Puerto Príncipe, en abril de 1668, y después los asaltos a Portobello (Panamá), en julio de 1668. Sus incursiones se centraron en asentamiento de Cuba, Venezuela (Maracaibo, marzo de 1669) y finalmente el saqueo de Panamá, en enero de 1671 después de haberse firmado un tratado de paz entre Inglaterra y España, es conducido a Inglaterra para ser juzgado. Detenido a su llegada, fue trasladado a Londres en agosto de 1672, aunque no llegó a ser juzgado. El rey Carlos II de Inglaterra confiando en la lealtad de Morgan le concedió el título de Sir en premio por sus

servicios, nombrándole, asimismo, vicegobernador de Jamaica con Lord Vaughan, ocupando el cargo hasta su destitución en 1678. Ocupó la plaza de gobernador interino durante algunos meses de 1681. Vivió sus últimos años al frente de una plantación y dedicado a alternar con lo mejor de la sociedad jamaicana. Murió de hidropesía, en su plantación, el sábado 25 de agosto de 1688 a los 53 años.

Jean David Nau, "L'Olonnois" (El Olonés), (Sables d' Olonne, Francia, 1630 - 1669): A la edad de 20 años viajó al Caribe como engagé (trabajador forzoso), fue bucanero en La Española y finalmente filibustero en la Hermandad de la Costa. Se destacó especialmente por su extrema crueldad con los prisioneros. Se dirigió a Campeche donde naufragó y tras muchas vicisitudes logró regresar a La Tortuga. En 1668 capturó una fragata junto a Cayo Fragoso en Cuba, pasando a cuchillo a todos sus tripulantes. Se asoció con Miguel el Vasco y otros filibusteros, con quienes atacó Maracaibo y Gibraltar en 1668, tomando un importante botín y realizando toda clase de barbaridades con los vecinos. De regreso planeó tomar Nicaragua pero las corrientes le llevaron a Honduras, donde asaltó y tomó Puerto Caballos. Los caníbales de la zona hicieron justicia a todas sus víctimas, murió devorado por los caníbales al intentar penetrar en la selva a través del Golfo de Darién.

Bartholomew Roberts (Gales 1682-1722): Su verdadero nombre era John Roberts y fue conocido como "Black Bart". Fue uno de los piratas de más éxito. Era alto, bien parecido y vestía elegantemente. En

EL ASTILLERO

Nº5

junio de 1719 el barco en que viajaba fue capturado en Gahna por Howell Davis, a quien se unió y a quien sucedió por elección como capitán cuando Davis cayó muerto por el gobernador de isla Príncipe. En 1720 capturó al gobernador de Martinica y lo colgó del mástil. La bandera que eligió lo muestra vengándose de las islas de Barbados y Martinica (con un pie sobre el cráneo del gobernador de Barbados y con el otro pie sobre el de Martinica). Su carrera duró cuatro años y terminó por un balazo que recibió de un soldado inglés en el cuello el 10 de febrero de 1722. Su tripulación arrojó su cuerpo al mar antes de rendirse para impedir que cayera en manos de los británicos.

Edward Teach "Blackbeard" (Barbanegra, Osonegro según otros), (Bristol 1680 - 1718): Fue quizás el más famoso de los piratas. Su verdadero nombre era Edward Drummond y usaba el nombre de Edward Teach antes de dedicarse a la piratería. Su barco "Queen Anne's Revenge" fue tomado a los franceses.

Llevaba una enorme barba negra adornada con cintas. Antes de una batalla ató mechas lentas a su sombrero que dejaban una estela de humo negro, con el fin de aterrorizar a sus enemigos. Trataba a los prisioneros salvajemente. Su actividad duró solamente dos años. En 1718 el gobernador de Virginia ofreció una recompensa por él vivo o muerto. El teniente Robert Maynard de la Royal Navy, lo persiguió con dos barcos y lucharon mano a mano sobre cubierta. Murió con veinte heridas de machete y cinco disparos de pistola.

Maynard le cortó la cabeza, la colgó en su barco y regresó a por la recompensa.

Francés también fue **Jean Lafitte** (natural de Burdeos), que desde Nueva Orléans asaltaba buques. Apoyó a Estados Unidos en la guerra contra Inglaterra a quien venció en la batalla de Nueva Orléans, en 1814. Se estableció en Galveston, fue espía para España y se le perdió la pista en 1821. Hay quien dice que sus descendientes viven en Isla Mujeres y Cozumel (Mexico).

Otro francés, **Mombars "El Exterminador"**. Que casi exclusivamente enrolaba en sus navíos indios y negros cimarrones deseosos de vengarse de los maltratos de los españoles. Tenía la perversión de practicar una incisión en el estómago de sus víctimas, extraerles parte del intestino y clavando este a un árbol o a un mástil, hacer correr al infortunado cautivo mientras iba perdiendo las tripas en su huida. No era un gran marino, embarrancando constantemente en unas costas poco conocidas incluso por los españoles descubriendo por accidente los peligrosos bajíos, las fuertes corrientes y los a veces caprichosos vientos que podían impedir tomar determinado rumbo o que cesaban por completo en algunas zonas. De Mombars no se sabe cómo acabó sus días, simplemente desapareció, por lo que es de suponer que su barco se hundiera en una tormenta o embarrancase

Pero la piratería no solo la practicaron los hombres también hubo elementos femeninos y no por ello menos sangrientas que sus congéneres masculinos, así tenemos:

EL ASTILLERO

Nº5

Grace O'Malley: Irlandesa, llamada "Graine Mhaol" por llevar el cabello corto. Era miembro de una famosa familia de ladrones marinos irlandeses. Se casó con dos de los más importantes jefes de clanes del Oeste de Irlanda. Su base estaba situada en la isla Clare en Clew Bay. Renunció a la piratería en 1586 y recibió el perdón de la reina Elizabeth.

Ann Bonny: Hija ilegítima de un importante abogado irlandés, William Cormac y de la criada de la familia, Mary Brennan. En 1698 después del escándalo, sus padres marcharon a Charleston donde su padre ejerció como abogado y se convirtió en un rico comerciante. El temperamento de Ann era bien conocido y se cuenta que apuñaló a una chica con un cuchillo de carnicero. Contrajo matrimonio con James Bonny, un cazador sin fortuna quien la llevó a las Bahamas como pirata después de que su padre las desheredara. James se convirtió en un informador del gobernador Woodes Rogers en su lucha contra los piratas. Ann le abandonó por John "Calico Jack" Rackham que había abandonado la piratería tras un perdón real. Jack le compraba regalos y le instó a abandonar a su marido por él. James recurrió al gobernador para retenerla. Ann y Jack decidieron huir y volver a la piratería. Calico Jack dejó a Ann en Cuba en compañía de unos amigos para dar a luz a su hijo y se reunieron de nuevo en el mar dejando a su hijo al cuidado de unos amigos en Cuba. Ann vestía ropas masculinas, era experta en el manejo de pistolas y machete y era considerada tan peligrosa como cualquier pirata masculino. Jack acogía a marineros de barcos capturados como

tripulación forzosa para sus barcos. Un joven marinero capturado llamado Mark Read resultó ser una joven inglesa llamada realmente Mary Read. Rackham permitió a Mary continuar con su disfraz y unirse al grupo.

Mary Read (1684-1721): Era hija ilegítima y su madre la vistió de chico para que un día pudiera ser su heredera, haciéndola pasar ante sus familiares como su hijo que había fallecido. Entró al servicio del rey como grumete y sirvió más tarde en la infantería y como dragón en la Guerra de la Sucesión española. Se enamoró de un compañero de tienda y marcharon a Holanda en 1698. Después de la muerte por fiebres de su marido volvió a vestirse de hombre y se enroló como marinero en un barco holandés. En 1709 Mary Read y otras mujeres escribieron una carta a la reina Ana de Inglaterra suplicando el perdón para sus maridos. El suyo estaba prisionero en Inglaterra. Su marido fue ahorcado y ella volvió a enrolarse. Tenía 25 años. En octubre de 1720 su barco fue atacado por los británicos mientras los piratas estaban borrachos. Mary se enfrentó a los piratas matando a uno mientras gritaba que se levantaran y lucharan como hombres. En Jamaica fueron todos sentenciados a muerte pero ambas mujeres estaban embarazadas y pidieron al juez posponer su ejecución hasta después de dar a luz. Calico Jack Rackham fue sentenciado el 17 de noviembre de 1720. El amante de Mary fue declarado tripulante forzoso y perdonado. Mary murió de fiebres en prisión el 28 de abril de 1721, antes de que su hijo pudiera nacer. Tenía 37 años. Ann tuvo a su hijo y no hay evidencias de su ejecución. Se dice que su rico padre compró

EL ASTILLERO

Nº5

su liberación y que se casó y estableció en Virginia.

Otras mujeres piratas fueron **Ching Shih**, reina de los piratas chinos, que tomó a su cargo la flota de su marido después de que éste resultase muerto por un tifón en 1807, Charlotte de Berry, inglesa, Fanny Campbell de Massachusetts y Ann Mills.

Pero no todos los piratas eran crueles y sanguinarios también los hubo idealistas como los que se han venido en llamar los "piratas filosofos" .

Dos nombres se destacan en esta empresa, dos sujetos que "elevaron la piratería a la altura de un ideal", y creyeron en una utopía humanitaria, adelantada a su época: Misson y su lugarteniente Caraccioli.

Del primero, oriundo de Provenza, no se conoce siquiera si ése fue su verdadero nombre o si tuvo otro. En Roma conocio, hacia 1690, a un fraile dominico "liberal". El joven Misson quedó deslumbrado por la inteligencia y las ideas del monje, el que, colgando los hábitos y atraído por la vida del mar, decidió seguir al joven nauta y tentar fortuna en su buque. Caraccioli, prefiguración del enciclopedista, entendía que Dios desaprobaba a los reyes, a los clérigos, de la desigualdad, de la pena de muerte y, sobre todo, de toda disciplina. No se hablaba aún de anarquía, pero a ella tendía el fogoso ex sacerdote. Misson, por su parte, soñaba con la "aventura total".

Misson, fue nombrado capitán del "Victoire", y el ex monje su teniente. La tripulación entendía que a veces cabía la

violencia, la cual podía en algunas circunstancias no tener límite. Se elaboró un reglamento para ordenar la vida a bordo.

Quedaba por elegirse la bandera. Alguien propuso emplear el pabellón negro con la calavera y los huesos cruzados, que los piratas ingleses habían empezado a enarbolar recientemente. Caraccioli manifestó abiertamente su desaprobación: "¡No somos piratas, sino hombres resueltos a mantener la libertad que Dios y la Naturaleza nos han acordado! ¡Los piratas son hombres perdidos, no podemos aceptar su bandera!" Propuso entonces el pabellón blanco con la figura de la Libertad, con la divisa "A Deo, A Libertate", es decir, "Por Dios y por la Libertad", y así se adoptó. Y en nombre de la libertad comenzaron las tropelías.

La actitud de Misson, no obstante, fue noble frente a los esclavos negros. En tanto que filósofo humanitario, no podía admitir tal comercio. En ocasión de cobrar una presa holandesa, argumentó de este modo frente a la tripulación: "Es imposible que el comercio de gente de nuestra especie sea jamás del agrado de la Justicia Divina. Ningún hombre tiene poder sobre la libertad de otro. No nos hemos librado aún del irritante yugo de la esclavitud ni hemos asegurado nuestra libertad para imponer la esclavitud a otros. Sin duda, esos hombres se distinguen de los europeos por su color, sus costumbres o ritos religiosos; pero no son menos criaturas del mismo Ser omnipotente y dotados de igual razón.

Es curioso ver como el pirata, individuo desalmado, sin patria, ni rey, que

reniega de toda autoridad implanta un rudimentario sistema legal. La organización pirata se basa en unos principios democráticos, que hacen del pirata un hombre libre: Es él quien elige al capitán que lo mandará, pudiendo deponerlo en caso necesario. Tiene una participación directa en los beneficios del viaje, normalmente estipulada en un contrato por escrito, y recibe una compensación monetaria en caso de pérdida de algún miembro. En un barco pirata, el mayor órgano de gobierno es la Asamblea, en la que cada tripulante tiene igual voto. Una decisión aprobada por la mayoría de la Asamblea debe ser acatada por todos, incluso por el capitán. Éste, sin embargo suele (y debe) inspirar confianza entre sus hombres, y saber imponer una disciplina que los haga eficaces en el mar y en el combate.

Dentro de este contexto legal tienen un código de faltas y castigos y estos duros y crueles respondiendo a su condición de pirata. Una falta leve (una pelea, o el incumplimiento de una orden) suele castigarse con un número determinado de azotes. Una falta más grave, como el robo, el asesinato o la delación se castiga con la ejecución, la amputación de nariz y orejas. Otro duro castigo era el "maroon", que consistía en abandonar a alguien en un islote o isla desierta apartada de las rutas de navegación. Se le desembarcaba junto con un poco de agua, una arma de fuego, unas pocas balas y un poco de pólvora. El abandonado generalmente moría así o de hambre o de herida de bala o ahogado al subir la marea si se encontraba en un pequeño islote.

Uno de los peores castigos era pasar a alguien por la quilla. Sobre la cubierta de la nave se ataba un cabo al prisionero por una de sus puntas. La otra punta del cabo era introducida en el agua y llevada al lado contrario por debajo del barco. Una vez esta punta estaba en cubierta, el prisionero era atado de nuevo con ella. Para evitar que el condenado tragara agua se introducía una porción de grasa por su boca. Cuando se ordenaba la ejecución, el reo era elevado por los pies y dejado caer al mar por un lado mientras un grupo de hombres tiraba del cabo por el lado contrario, arrastrando así al prisionero por debajo del casco del buque hasta que volvía a ser izado por la banda contraria. La operación se repetía tres veces. Además de la enorme angustia que suponía la asfixiante carrera, el castigo se agravaba con el hecho de ser arrastrado sobre el casco del barco completamente cubierto de moluscos y cabezas de clavo que cortaban el cuerpo del desgraciado.

El pirata toma normalmente dos comidas al día: a las 10 h. de la mañana y a las 16 h. de la tarde. rechaza (cuando puede elegir) mariscos y pescados, prefiriendo las comidas pesadas: "ragout" de buey o de cerdo salvaje; "salmigondes" muy condimentado, etc. Para las largas travesías se alimentan de carne de tortuga, las cuales mantienen vivas en los barcos, colocadas patas arriba y regándolas con agua de mar. La bebida habitual del pirata es el ron. Pero se trasiegan igualmente gran cantidad de licores: "tafia" (aguardiente de caña), "arak" (aguardiente de arroz), ponche (tafia mezclada con agua o leche de cabra, yemas de huevo y aromas), sangría (vino de

EL ASTILLERO

Nº5

Madeira, azúcar, limón, canela, clavo, nuez moscada y una corteza de pan tostado), limonada a la inglesa (vino de Canarias con esencia de ámbar).

El pirata es, paradójicamente, un hombre creyente. Los católicos cantan el Magnificat, el Miserere y el Cántico de Zacarías. Los protestantes leen un capítulo de la Biblia, o recitan salmos. Antes del combate, los piratas suelen pedirle a Dios éxito en su empresa. Lleva armas contundentes y pesadas: Dagas, era el arma más sencilla, se podía ocultar fácilmente y era muy útil en asaltos a corto distancia ya que la espada es más complicada de utilizar en reducidos espacios. El hacha de abordaje, muy útil una vez en la cubierta del barco se utilizaba para derribar las velas. Alfange y sable de abordaje, el arma preferida por los piratas, su pequeño tamaño era lo ideal para el cuerpo a cuerpo y en cortas distancias, su manejo era sencillo, consistía en dar sablazos al enemigo hasta causarle la muerte. Pistolas y mosquetes, las pistolas, de las que se portaban varias, como los mosquetes no tenían precisión, así que solo eran útiles en cortas distancias, otro inconveniente era que solo podían disparar una vez y cargarlas era complicado y podía peligrar la vida porque se tardaba en cargarla, en ocasiones extremas se utilizaban de mazo, otras armas eran las coutelas y las picas.

La brutalidad y crueldad de los piratas, tanto de hombres como de mujeres, tenía una explicación. Luchan salvajemente, sabían que en los enfrentamientos con sus presas tenían que ganar necesariamente, que vencer en la batalla o en el abordaje pues en caso de ser

apresados serían condenados sin remisión a muerte, en la horca, colgados de la verga más alta del palo mayor para que sirviera de escarmiento a todos los demás.

Según Real Cédula de 22 de Abril de 1796: *"... que los extranjeros por contravandistas u otros delitos sean castigados aquí o con pena capital u otra moderada que merezcan y nunca se remitan a España para escusar los recuerdos que hacen a sus embajadores, y necesidad de dejar impunidos estos delinquentes..."* (Concepción García-Gallo, "Notas a la Recopilación de leyes de Indias")

Y es una verdad histórica, que los piratas siempre han esquivado trabar combate con los barcos de guerra, así que para sobrevivir tuvieron que cambiar las ya para ellos peligrosas aguas del mar de las Antillas, por nuevos territorios de caza como las nuevas colonias norteamericanas y el último paraíso pirata.

Enfrentados normalmente a tripulaciones de buques mercantes, poco avezadas a la lucha, hacen verdaderas carnicerías. Los piratas heridos en el combate son atendidos por un cirujano-barbero, que toda tripulación lleva consigo. Las heridas se desinfectan con alcohol; los miembros amenazados por la gangrena se amputan con la sierra del carpintero. Después estipulan las recompensas y premios de los que serán heridos o mutilados de algún miembro, ordenando, por la pérdida del brazo derecho seiscientos pesos o seis esclavos, por brazo izquierdo quinientos pesos o cinco esclavos, por pierna derecha quinientos pesos o cinco

EL ASTILLERO

Nº5

esclavos, por pierna izquierda cuatrocientos pesos o cuatro esclavos, por un ojo cien pesos o un esclavo, y por un dedo tanto como por un ojo... Las imágenes convencionales de piratas mancos, cojos o tuertos responden perfectamente a la realidad. Aunque según las leyes de la piratería los tullidos recibían una compensación monetaria sustanciosa, en la práctica intentaban volverse a reembarcar, a menudo después de haber dilapidado en juergas y borracheras dicha compensación. La romántica aventura del pirata solía terminar con la mutilación, la muerte o la pobreza.

Las banderas de los piratas eran diseñadas por sus capitanes con aquellos elementos que infundieran terror a los buques enemigos. Lo mas normal era utilizar calaveras, tibias, alfanjes, etc. La mas pavorosa era la que consistía en una tela roja con la inscripción en blanco de "NO MERCI", que indicaba que no habría gracia ni perdón para el barco enemigo a cuya tripulación solo le quedaba el recurso de defenderse desesperadamente luchando por su vida y morir heroicamente. La conocida bandera pirata de la calavera y las tibias cruzadas, de la que se conocen doce modelos distintos y denominada como Jolly Roger no aparece hasta el año de 1700, se cree que es una deformación de las expresiones francesas "joly", divertido, agradable y "rouge" en referencia a rojo de sangre.

Lo mismo ocurría con sus navíos a los que ponían nombres sugerentes de su crueldad y ferocidad; estos son algunos de

los nombres que utilizaban: "Black Joke" broma negra, "Sudden Death" muerte súbita.

Hasta hace poco, la piratería se consideraba un fenómeno histórico interesante que llevaba aparejados símbolos tales como la enseña de la calavera y las tibias cruzadas, galeones cargados de oro y villanos armados con sables, que, no obstante cometer tropelías, estaban envueltos por un halo de aventura e incluso romance. Se olvidaba, o se ignoraba, el que la piratería siempre ha sido considerada un delito y que, frecuentemente, iba acompañada de manifestaciones de crueldad que normalmente terminaban en muertes. La realidad es que la piratería no ha desaparecido, **la piratería sigue existiendo en varios mares a pesar de su abolición y de los tratados internacionales.** Desde que hace dos décadas la piratería se convirtiese en un problema importante a nivel mundial, esta plaga ha venido afectando a distintas zonas del mundo.

Según los datos de la OMI (Organización Marítima Internacional) que recibe todas las denuncias que sobre actos de piratería se producen en todos los mares del mundo, que los analiza, estudia y propone medidas para su erradicación.

La Organización Marítima Internacional es un organismo de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en asuntos marítimos, fue creada en la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas de Ginebra en Marzo de 1948 y comenzó a funcionar en 1958. La OMI está domiciliada en Londres y es el único organismo especializado de las

EL ASTILLERO

Nº5

Nacionales Unidas con sede en Gran Bretaña.

El Trabajo técnico de la Organización es llevado a cabo por cinco Comités a saber: Comité de Seguridad Marítima, CSM; Comité de Protección del Medio Marino, CPMM; Comité de Facilitación, FAL; Comité Jurídico, LEG, y Comité de Cooperación Técnica, TC. El principal de ellos es el Comité de Seguridad Marítima que lleva gran parte de los asuntos técnicos sobre seguridad marítima por intermedio de varios Subcomités

Desde su inicio un total de 657 casos de actos de piratería o robo a mano armada perpetrados en contra de buques mercantes, habiéndose registrado sólo en el año 1995 132 de tales ataques a buques mercantes; ocurridos principalmente en las áreas del Mar de China (68); Costas Este (11) y Oeste (4) de Africa; Océano Indico (15); Estrecho de Malaca (12); Costas de Sudamérica (20); e incluso el Mediterráneo (2). Si bien, la mayoría de estos actos ilícitos ocurren en aguas territoriales y por tanto sometidos a la jurisdicción de un Estado ribereño, conforme a su legislación interna, por lo que no constituyen actos de piratería propiamente dicha, en los términos del delito internacional definido por el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, una buena parte de los mismos tiene lugar en alta mar o en lugares no sometidos a la jurisdicción de

ningún Estado, respecto de los cuales cualquier Estado puede apresar y juzgar a sus responsables.

Entre 1982 y 1986, fue en África occidental - especialmente en Nigeria - donde se notificó un mayor número de actos de piratería y robos a mano armada. Se notificaban anualmente alrededor de 25 casos, principalmente ataques contra buques anclados a la espera de atraque. Lo típico era



que una banda de hasta 10 miembros subiera a bordo del buque durante la noche, intimidara a la tripulación exhibiendo armas blancas y, tras inmovilizarlos, abriera los contenedores de carga y robase su contenido. Entre 1984 y 1985, las autoridades de Nigeria, en el marco de una operación conjunta de la armada, la policía y las autoridades aduaneras consiguieron reunir suficiente información

como para permitirles localizar y neutralizar las bases desde donde operaban los piratas y los establecimientos desde los que se daba salida a las mercancías sustraídas. Estas acciones tuvieron unos efectos contundentes, dado que a partir de 1986 sólo se han notificado sucesos aislados en los puertos de Lagos y Bonny (lugares de alta incidencia de estos ataques). No obstante, en 1998 se notificaron 22 incidentes en África occidental.

En septiembre de 1998, el "Tenyu", de bandera panameña, también desapareció

EL ASTILLERO

Nº5

cuando transitaba por los estrechos de Malaca, en ruta desde Indonesia a la República de Corea, con una carga de lingotes de aluminio. El buque reapareció posteriormente con un nuevo nombre y con una tripulación distinta, teniéndose casi la certidumbre de que todos los integrantes de la tripulación original (17 personas) fueron asesinados.

En noviembre de 1998, el granelero "MV Cheung Son" fue atacado por unos piratas en el mar de la China meridional, disparando a los 23 integrantes de la tripulación. Posteriormente tiraron por la borda los cuerpos, no sin antes haberlos lastrado de modo que se hundieran. No todos se hundieron, ya que pescadores que faenaban en las proximidades de la costa encontraron en sus redes seis de los cuerpos, todavía atados y amordazados. Aun cuando éstos fuesen casos aislados serían motivo de alarma, pero éste no es el caso dado que, de conformidad con los informes compilados por la OMI, entre 1984 y finales de noviembre de 1999 el total de buques atacados por piratas en todo el mundo ascendió a 1.587. En algunas zonas del mundo no se ha detectado que aumento el grado de violencia con el que se desarrollan estos ataques.

En octubre de 1999 el carguero "Alondra Rainbow" zarpó del puerto indonesio de Kuala Tanjung con destino al puerto de Mike, en Japón. El buque nunca llegó a su destino dado que fue abordado por piratas armados, quienes colocaron a los 17 integrantes de la tripulación en una balsa salvavidas inflable, dejándolos a la deriva. A pesar de avistar seis buques, hubieron de

transcurrir 11 días hasta que unos pescadores los rescatasen.

Hay zonas marítimas de verdadero riesgo como en el Océano Indico y en Asia, pero a finales de los 90 hubo un aumento en los casos y en la violencia empleada, explica el capitán Pottengal Mukundan, director de la Oficina Marítima Internacional (OMI). Con anterioridad a 1989, el estrecho de Malaca se consideraba una zona relativamente segura, y anualmente se notificaban un promedio de siete casos de piratería en la zona, pero en 1989 esta cifra ascendió a 28, y en 1991 fueron 50 los casos notificados. El estrecho de Malaca es una zona que preocupa especialmente dado que es una de las vías navegables con mayor tráfico, por la que transitan hasta 200 buques diariamente. Algunos de los tramos son angostos y con aguas poco profundas, exigiendo una navegación muy precisa. La mayor parte de los ataques en esta zona tienen lugar estando el buque navegando. La táctica utilizada por los piratas consiste en abordar el buque durante la noche mientras navega, sin que nadie se percate de ello, y dirigirse al puente. Una vez allí inmovilizarían al oficial encargado de la guardia de navegación, atándolo o esposándolo a una barandilla, para posteriormente dirigirse a los camarotes del capitán y de la tripulación en busca de dinero y objetos de valor. Aparte de los peligros a los que se expone la tripulación y el buque, está el riesgo pavoroso que conlleva el que un buque, en muchas ocasiones cargado con mercancías peligrosas, navegue a toda velocidad por aguas restringidas y sin nadie en el puente.

Al tiempo que la situación mejoraba en el estrecho de Malaca, ésta se deterioraba en el mar de la China meridional. Las estadísticas compiladas durante el periodo de siete meses que va de mayo a diciembre de 1993 muestran que, de 67 incidentes a nivel mundial, 42 de ellos ocurrieron en los mares de la China meridional y oriental. La mayoría de los ataques tuvieron lugar en aguas internacionales y en algunos casos se utilizaron armas de fuego.

Se ha informado de ataques en diversos puertos de países de Sudamérica y del Caribe, entre ellos Colombia, Venezuela y las Guayanas. En 1998 se notificaron un total de 38 ataques. Éstos tienen generalmente lugar en los puertos y fondeaderos, y se ha informado de que en algunos casos los ataques han ido acompañados de un alto grado de violencia.

Según las estadísticas de esa organización, entre 1984 y Mayo del 2001, hubo 2.309 ataques. Entre 1997 y el 2000, aumentaron en más de un 100 %. Al principio, los ataques se llevaban a cabo por la noche y su objetivo eran buques anclados en las proximidades de la costa africana. Sin embargo, años más tarde el territorio se fue ampliando. Y también se fue renovando la forma de actuar de los grupos: ya no sólo se abordan en los puertos, sino en alta mar y los objetivos no se limitan a la carga del buque, muchas veces es éste mismo o su tripulación, para pedir rescate.

El informe de piratería que se publica semanalmente en Internet da cuenta de uno y hasta dos incidentes diarios. Dotados de más medios que sus antecesores del siglo XVI, los piratas modernos son, por lo tanto, mucho más fructíferos. Sólo el año 2000 dejaron pérdidas por tres mil millones de dólares a la industria naviera, como resultado de 469 ataques. Y eso que se estima que apenas un tercio de los atentados es denunciado. En la actualidad utilizan rápidos botes de fibra de vidrio, dotados de motores fuera de borda y sistemas de comunicación, que les permiten saber el lugar exacto de los buques y también la



presencia de la guardia marina para huir rápidamente. Pero al igual que sus antecesores, abordan los barcos en movimiento gracias a ganchos que cuelgan a los buques. Y una vez allí puede pasar de todo: amenazan a la tripulación para robar cualquier cosa que les reporte dinero rápido, pero también pueden matarlos o tirarlos al mar.

La mayor cantidad de ataques se produce en Africa Occidental; en el Estrecho de Malaca, una de las zonas con mayor tráfico del mundo; en China Meridional; y en Sudamérica, especialmente en Ecuador. Pero hay claras diferencias en el accionar y objetivos de los grupos, según las zonas territoriales. "En Sudamérica y Africa Occidental, los piratas buscan pertenencias de la tripulación y piezas transportables del

EL ASTILLERO

Nº5

buque", explica el capitán Mukundan. En el resto de las regiones, especialmente en Malasia e Indonesia, predominan los secuestros de buques y el robo de mercancía. La violencia subyace a todos los ataques: en el 2000 hubo 72 marinos muertos y 99 heridos, un claro aumento con respecto a 1999, cuando hubo apenas tres víctimas fatales y 24 lesionados.

Los medios de comunicación informaron que el día 15-4-03 fue detenido en la ciudad de Bagdad el palestino Mohamed Abu Abbas, tristemente famoso porque el día 7-10-1985 capitaneó un comando de terroristas palestinos que se apoderaron durante tres días del trasatlántico italiano "Achille Lauro" con 450 pasajeros a bordo en el trayecto de Alejandría a Port Said, matando al judío americano, Leon Klinghoffer, de 69 años de edad, tirándole por la borda en su silla de ruedas. El comando pretendía la liberación de 50 compañeros que estaban encarcelados en Israel. El barco fue asaltado por un comando especial de la policía egipcia, desembarcando a los terroristas en Tunes de donde salieron en un avión especial que fue obligado por un caza norteamericano a aterrizar en Sicilia (Italia) donde las autoridades italianas los pusieron en libertad. Actuación y asesinato que por ahora ha quedado sin castigo.

Constituyen delito de piratería, de acuerdo con el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), aprobado en la reunión de Montego Bay (Jamaica), el 10-12-1982,

*"Art. 101: Definición de la piratería
Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:*

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

Sin embargo, según explica el capitán Mukundan, esta definición es irrelevante desde el punto de vista de la piratería moderna, porque no abarca los producidos en aguas internacionales. Desde noviembre del 2000, la OMI incluyó a estos últimos y a los ataques armados en sus estadísticas.

Estos actos ilícitos cometidos por la tripulación o los pasajeros, deben tener además un propósito personal. No se comprenden, por consiguiente, dentro del tipo delictual, los actos ilícitos de violencia, detención o depredación, de carácter político

EL ASTILLERO

Nº5

o con un propósito público. El propósito personal de la piratería, está identificado por el lucro que persiguen sus autores, y ellos van desde aquellos actos en que los piratas despojan de dinero y objetos de valor a la tripulación hasta el robo de todo el cargamento, e incluso, de la nave misma.

Estos actos deben ser dirigidos contra un buque o una aeronave o contra personas o bienes a bordo de ellos. En consecuencia, los actos de violencia, etc., el robo, saqueo o pillaje, cometidos a bordo del buque propio, del cual se es pasajero o tripulante, no constituyen actos de piratería, si no que son delitos comunes, a castigar por el Estado de la bandera del buque. Distinta es la situación, si ese buque o aeronave posteriormente a su apoderamiento por los delincuentes (nótese que no se utiliza el vocablo piratas, puesto que no lo son), es usado para cometer actos de piratería, participando su tripulación o pasajeros voluntariamente en tales acciones.

El cuarto requisito, es que el buque o aeronave afectado se encuentre en alta mar o en un lugar no sometido a la jurisdicción de

ningún Estado. A este respecto, no deben confundirse los actos de piratería en alta mar, con los actos de terrorismo marítimo, como lo ocurrido en el caso del apoderamiento del buque de bandera



italiana "Achille

Lauro", frente a las costas egipcias el 7 de octubre de 1985, por cuatro miembros del Frente de Liberación de Palestina, aún

cuando casi todas las naciones afectadas sostuvieron que dicho apresamiento configuró un acto de piratería internacional y que sus autores deberían ser tratados como piratas. En efecto, fue precisamente a consecuencia del caso del "Achille Lauro", careciéndose de instrumentos legales para prevenir y reprimir el terrorismo marítimo, que se concluyó en la necesidad de revisar la tipificación del delito internacional de piratería de los Convenios de Ginebra de 1958 y Jamaica 1982, o bien sancionar una nueva convención sobre la prevención del terrorismo en el mar, que fue, en definitiva, el instrumento adoptado en la Conferencia Diplomática de Roma de 1988, sobre "Represión de Actos Ilícitos en el Mar".

Constituye delito de piratería internacional, también, todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata. Esto es, cometen igualmente el delito, las personas que voluntariamente participan en la utilización de un buque o de una aeronave, en cualquier forma, teniendo conocimiento de que ese buque ha participado en hechos ilícitos constitutivos del delito de piratería. Son los que en términos penales se conocen como encubridores y ciertos cómplices.

El último tipo penal, lo configura todo acto que tenga por objeto incitar a la comisión de los actos de piratería definidos en los párrafos precedentes o a facilitarlos intencionalmente.

EL ASTILLERO

Nº5

Para que los actos descritos sean constitutivos de delito internacional de piratería, ellos deben tener lugar en la alta mar, zona económica exclusiva de cualquier Estado ribereño, o en cualquier lugar, sea marítimo o aéreo, no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. Los mismos actos, cometidos en aguas sometidas a la soberanía y jurisdicción de un Estado ribereño, entiéndase las doce millas de aguas territoriales y las aguas interiores, no constituyen un delito internacional de piratería, si no que un delito en contra del ordenamiento jurídico de este Estado ribereño.

El artículo 103 de la Convención de Jamaica considera buque pirata, a los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos definidos como constitutivos del delito de piratería internacional. Se consideran también piratas, los buques que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.

"Art.103: Definición de buque o aeronave pirata

Se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos".

Sobre el tema, el artículo 107 de la Convención sobre el Derecho del Mar dispone que sólo los buques de guerra u otros buques que lleven signos claros y sean identificables como buques al servicio de un gobierno, y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería. Es entonces, deber del buque de guerra, debido a su condición de tal, el dar cumplimiento a la obligación impuesta por el artículo 100 de la Convención de Jamaica, de cooperar en la represión de la piratería, sin perjuicio de las facultades de los buques oficiales de guardacostas, policiales, etc.

"Art.107: Buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería Sólo los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería."

Toda persecución de un buque pirata debe iniciarse, mientras el buque se encuentre en la alta mar o en aguas no sometidas a la jurisdicción de ningún Estado, es decir, aquellas en las que se comete el delito. La novedad está en que es posible continuar la persecución hasta las aguas soberanas de un Estado ribereño, si tal Estado autoriza el ingreso del buque perseguidor o a este último, no obstante, sus intentos, no le es posible obtener dicha autorización de modo de impedir la huida del buque pirata, pero en este caso, sólo hasta que un buque del Estado ribereño pueda realizar el apresamiento o el Estado

EL ASTILLERO

Nº5

requiera el cese de la persecución. Lo anterior, por tratarse de un delito internacional, existiendo el deber de cooperación entre todos los Estados, en la represión del delito internacional de piratería. Analicemos a continuación, el apresamiento de un buque pirata y el juzgamiento de sus responsables. Sabemos, que es deber de todos los Estados, de acuerdo con el artículo 100 de la CONVEMAR, el cooperar, en la medida de lo posible, en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se encuentre bajo la jurisdicción de ningún Estado. Ahora bien, el deber de los Estados es el de "cooperar", en su represión, sin estar obligados a realizar acciones concretas en contra de buques piratas que no enarbolan su pabellón, aún cuando, en nuestra opinión, si con motivo de una operación concreta emprendida por naves de guerra de otra bandera en contra de un buque pirata en alta mar o en otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, se le solicita su apoyo y cooperación en contra del buque pirata que ha entrado en sus aguas soberanas, estará obligado a emprender acciones en contra del buque pirata y someter a los responsables a sus tribunales de justicia.

Art. 100: Deber de cooperar en la represión de la piratería

Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

"Art. 111: Derecho de persecución

1. Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de no haberse interrumpido. No es necesario que el buque que dé la orden de detenerse a un buque extranjero que navegue por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en el mar territorial o la zona contigua en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el Buque extranjero se encuentra en la zona contigua definida en el artículo 33, la persecución no podrá emprenderse más que por violación de los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.

2. El derecho de persecución se aplicará, mutatis mutandis, a las infracciones que se cometan en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado ribereño que sean aplicables de conformidad con esta Convención a la zona económica exclusiva o a la plataforma continental, incluidas tales zonas de seguridad.

3. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido

EL ASTILLERO

Nº5

entre en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado.

4. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque nodriza se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, en su caso, en la zona contigua, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido una señal visual o auditiva de detenerse desde una distancia que permita al buque extranjero verla u oírla.

5. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y autorizados a tal fin.

6. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

a) Se aplicarán, *mutatis mutandis*, las disposiciones de los párrafos 1 a 4;

b) La Aeronave que haya dado la orden de detenerse habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque u otra aeronave del Estado ribereño, llamado por ella, llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola apresarse al buque.

Para justificar el apresamiento de un buque fuera del mar territorial no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúen la persecución sin interrupción.

7. Cuando un buque sea apresado en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de ese Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de la zona económica exclusiva o de la alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía

8. Cuando un buque sea detenido o apresado fuera del mar territorial en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá de todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o apresamiento.

"Art. 99: Prohibición del transporte de esclavos

Todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre ipso facto".

EL ASTILLERO

Nº5

"Art. 105: Apresamiento de un buque o aeronave pirata

Todo Estado puede apresarse, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe."

El delito de piratería es un crimen contra el derecho internacional y cual es su consecuencia. En primer lugar, la comunidad internacional en general y los Estados en particular, se ven comprometidos en la tarea de combatirlo, por lo que es doble exigirles la debida diligencia en la investigación de los mismos, el agotamiento de los medios necesarios para la captura de los autores y su juzgamiento. Dentro de este apartado los Estados tienen dos obligaciones adicionales: a) Incorporar a su legislación doméstica las figuras represivas de las conductas presumidas crímenes internacionales si no lo hubieran hecho, lo que muchas veces aparece recogido por las propias convenciones internacionales que tipifican estas conductas; b) Juzgar a los imputados de dichos crímenes o extraditarlos si no pudieran ser juzgados, lo que se traduce en la máxima "aut dedere, aut iudicare" o entregar o juzgar. En segundo lugar, sólo los crímenes contra el derecho internacional habilitan la jurisdicción

universal lo que significa decir que cualquier Estado que tenga en su poder al ofensor puede juzgarlo y punirlo, con independencia de la nacionalidad del autor o de la víctima y de la conexión territorial con el delito.

Pero lo que es más importante en supuestos en donde el crimen que se ha comprobado constituye una grave violación a los derechos humanos fundamentales, el Estado ve recortada su soberanía al restringírsele adicionalmente la posibilidad de dictar amnistías unilateralmente que tengan por objetivo dejar tales conductas criminales impunes.

Hay gran cantidad de tratados y convenciones internacionales que hacen aplicación de las obligaciones apuntadas precedentemente y en especial la de legislar sobre las obligaciones asumidas y aplican el principio "aut dedere aut iudicare", esto es, el Estado que tiene en su poder a un inculpado de la comisión de un crimen internacional perpetrado en violación de esos tratados, debe resolver la alternativa de entregar al detenido en extradición o juzgarlo por sus propios tribunales. También se vea cómo se restringe la posibilidad de dejar impunes algunas de las conductas previstas. La existencia de estas reglas anticipan la búsqueda del castigo para los autores de tales crímenes. En 1958 se sancionó la Convención de Alta Mar que persigue el transporte de esclavos y a la piratería, reconociendo su art. 19 la aplicación del principio de jurisdicción universal autorizando a la captura y al juzgamiento del pirata e igualmente la

EL ASTILLERO

Nº5

Convención de Montego Bay de 1982 acoge este principio en su art. 109

"Art. 109: Transmisiones no autorizadas desde la alta mar

1. Todos los Estados cooperarán en la represión de las transmisiones no autorizadas.

2. Para los efectos de esta Convención, por "transmisiones no autorizadas" se entiende las transmisiones de radio o televisión difundidas desde un buque o instalación en alta mar y dirigidas al público en general en violación de los reglamentos internacionales, con exclusión de la transmisión de llamadas de socorro.

3. Toda persona que efectúe transmisiones no autorizadas podrá ser procesada ante los tribunales del:

a) El Estado del pabellón del buque;

b) El Estado en que esté registrada la instalación;

c) El Estado del cual la persona sea nacional;

d) Cualquier Estado en que puedan recibirse las transmisiones; o

e) Cualquier Estado cuyos servicios autorizados de radio comunicación sufran interferencias.

4. En la alta mar, el Estado que tenga jurisdicción de conformidad con el párrafo 3 podrá, con arreglo al artículo 110, apresar a toda persona o buque que efectúe transmisiones no autorizadas y confiscar el equipo emisor.

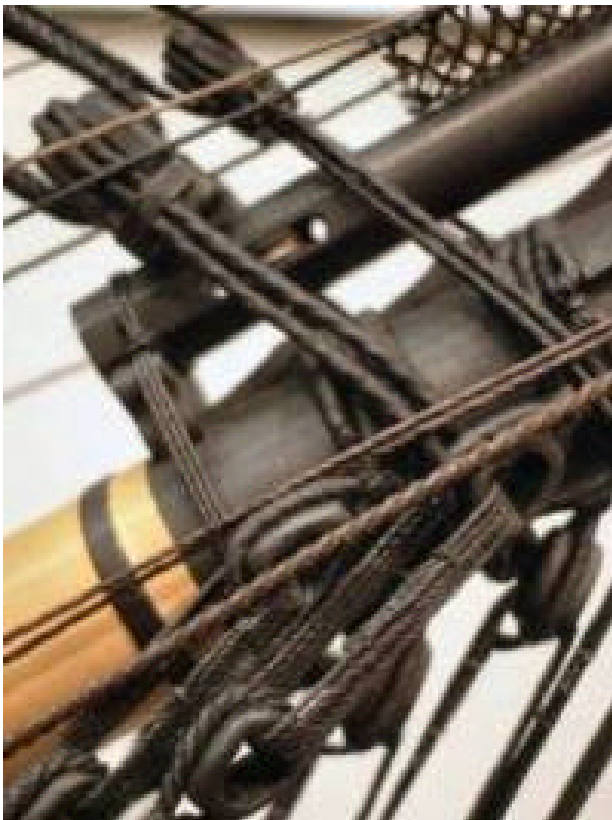
EL ASTILLERO

Nº5

HACER LA JARCIA DE TU BARCO

*Jesús Gilolmo Julián
Ángel Martínez-Conde*

Una de las múltiples sensaciones que te queda cuando acabas un modelo, aparte de la consiguiente alegría por la culminación de la obra, es un mal regustillo por las pelusillas y pelillos que suelen llevar todos los cabos de la jarcia. Pretendemos con este capitulo dar algunas mínimas recetas para

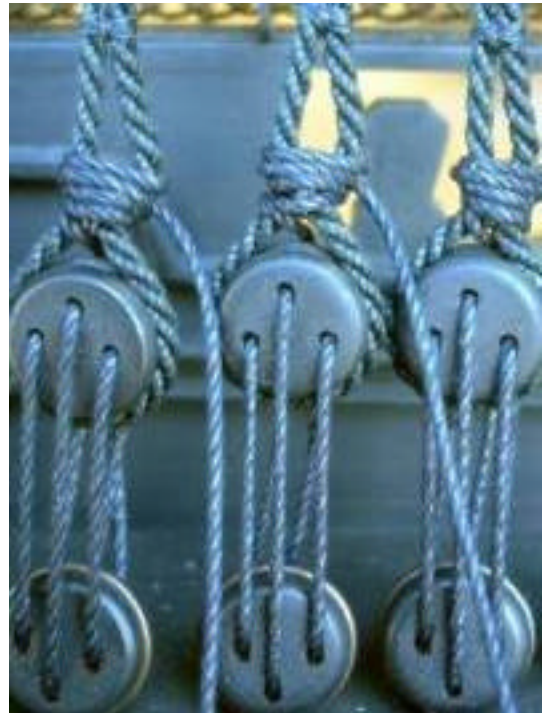


poder al menos tratar de eliminarlos y sobre todo, ser capaces de hacer un modelo con cabos “made in yo”.

Hay otros sistemas tipo “pintar los cabos con una disolución de agua y cola” o “ponerles cera virgen” o la mas sencilla de “darles una mano de laca del cabello”, pero como nosotros ni queremos disoluciones, las

abejas pican y la laca es cosa de mujeres, pues optamos por este sistema mucho mas entretenido y divertido.

Si os habéis fijado en la arboladura de modelos de museos, veis que si la foto esta bien hecha, no se distingue bien si es una maqueta o es un barco de verdad, hay un elemento que nos sorprende, y que se diferencia de los nuestros; son los cabos!!!. Acostumbrados a los cabos marrones o negros para la jarcia firme y verde para la de labor, la pregunta es fácil “¿donde los comprarán?”. Investiga que te investiga,



llegamos a varias paginas, artículos y libros donde te dicen como se trenza un cabo, os aseguramos, que una vez realizados es LA COSA MAS SENCILLA DEL MUNDO!!!!, y lo único es hacer los elementos necesarios, pero luego, es simplemente coser y cantar.

EL ASTILLERO

Nº5

Pretendemos con estos dos artículos (sí, os vamos a dejar con la miel en los labios pues vamos a partirlo, de esa manera ya tenemos material para el próximo número de la revista, si es que no nos echan antes)

Conceptos mínimos (y con estos tres es más que suficiente)

Para tejer un cabo hace falta al menos 3 hilos, puede ser de 4, 5 o lo que sea, pero eso es muy lioso y con 3 vamos que ardemos)

Los cabos pueden ser a derechas o a izquierdas (se ve porque tiene forma de Z o de S respectivamente). Que noooooooo, que si le dais la vuelta tendrá la misma forma! En la foto de las vigotas (sacada de la página web de un japonés que esta haciendo la Victory, los hilos que forman los obenques hacen una forma de S (el cabo está a izquierdas), mientras los hilos que forman el cabo del acollador tienen forma de Z (el cabo está a derechas)

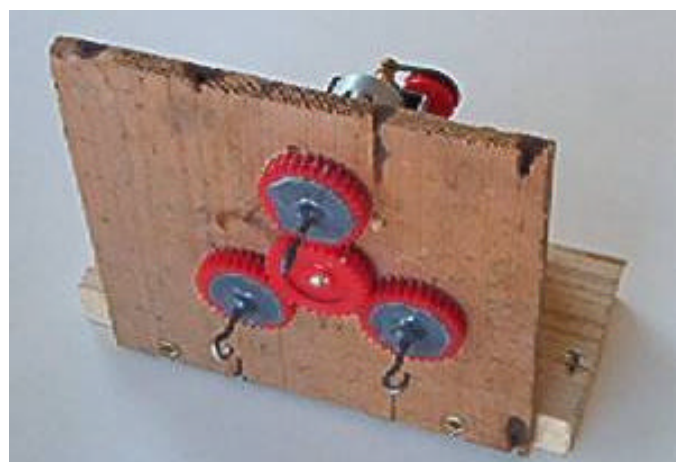
Los hilos que formaran el cabo pueden ser de poliester, algodón o mezcla, pero nosotros solo utilizaremos algodón (que permite el tinte)

Y se acabo la teoría!!!!

Construcción de elementos

Vamos a la practica. Para tejer tendremos que hacernos con dos elementos, uno fijo y otro móvil, un sistema de recuperación y una plataforma para poder fabricar los cabos.

Elemento fijo, se trata de un bastidor (de metacrilato según Frölich, acero inoxidable según otros autores), de madera sin mas, según nosotros, al cual habrá que ponerle tres ruedas dentadas que giren solidariamente (vamos, que lo hagan las tres en la misma dirección) para lo cual pondremos otra rueda central mas pequeña que gire en sentido contrario. Para la ayuda de este movimiento o se hace con manivela,



o con motor eléctrico o con el taladro acoplado, pero el caso es que gire!!!!. Nosotros empezamos con un motor eléctrico, pero se quemó “al vuelo”, con lo cual, el taladro ha sido nuestra salvación!!!. A cada rueda dentada habrá que ponerle en el eje de giro un sistema de amarre de cada uno de los hilos (en nuestro caso un humildísimo cáncamo)

Elemento móvil, otro bastidor (de metacrilato según Frölich, acero inoxidable según otros autores) y nuevamente de madera para nosotros, que llevará un plato (nosotros lo hicimos con una rueda dentada que nos sobró), también este plato tendrá que girar así que ya sabéis las diferentes posibilidades que tenéis, en nuestro caso es

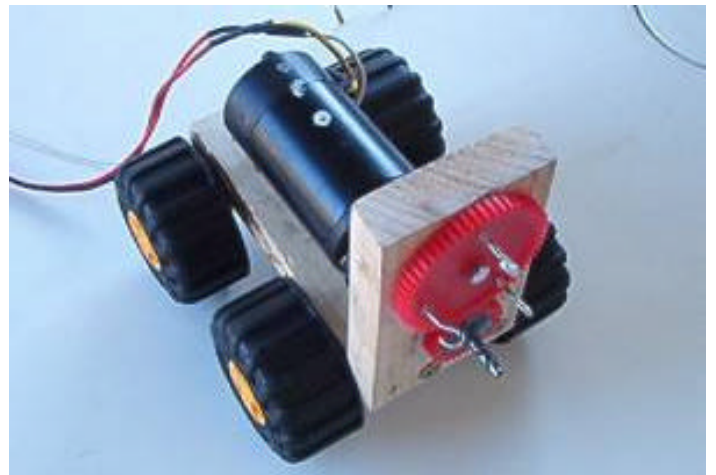
EL ASTILLERO

Nº5

el motor de un asiento (es que Jesús es como Mac Gyver, capaz de hacer funcionar un torno con el regulador de un ventilador o en este caso hacer girar el plato con el motor eléctrico de un asiento de coche que iban a tirar). En el plato habrá otros tres cáncamos o sujeciones de cada uno de los hilos). A parte, este elemento se tiene desplazar con lo cual habrá que colocarle cuatro ruedas (no de las dentadas, sino de las de los coches de juguete) que para eso es móvil y se tendrá que mover (en nuestro caso fue un camión de plástico), si vierais la cara de mi sobrino, cada vez que venía a casa y veía un camión desarmado sin ruedas!!!!!!

Sistema de recuperación, por Dios que pomposidad de nombre, vamos o un muelle o un plomo de pesca de 100 gramos para que el elemento móvil siempre tenga tensión.

Plataforma En nuestro caso es una mesa grande, a la cual se le pueden poner unos carriles para que el elemento fijo corra sin problemas, pero vamos, que cada uno sabrá el sitio que tiene en su casa o en el peor de los casos esta el suelo... porque, ¿quién no ha jugado al Scalextric tirado en el suelo?



Pues con esta foto y que ya esta todo, el próximo número os diremos como funciona

EL ASTILLERO

Nº5

BLAS DE LEZO Y EDWARD VERNON: LA INVENCIBLE INGLESA FRENTE A CARTAGENA DE INDIAS (13 DE MARZO A 20 DE MAYO DE 1741)

Por Pedro Mangado

Cartagena de Indias escribiría en 1741 una de las páginas más memorables de la Historia Militar Española, cuando el 13 de marzo de ese año llegó a sus costas la mayor flota que armaran los Ingleses al mando del Almirante Sir Edward Vernon, y que superaba a la famosa “Armada Invencible” de Felipe II: 186 buques isleños contra los 123 navíos del Rey Prudente.

El Almirante D. Blas de Lezo, General de la Armada

Nació en Pasajes (Guipúzcoa). En 1701 sentó plaza como guardiamarina.

Durante la guerra de Sucesión española, se enfrentó a las fuerzas combinadas de Inglaterra y Holanda en batalla librada frente a Vélez Málaga y en la que perdió la pierna izquierda por una bala de cañón. Su intrepidez y serenidad en el combate fueron premiados con el ascenso a alférez de navío y más tarde a teniente de navío. Participó en la defensa del castillo de Santa Catalina (Tolón) donde perdió el ojo izquierdo. En 1713 fue ascendido a Capitán de navío, y un año más tarde fue destinado al segundo sitio de Barcelona donde perdió el brazo derecho.



En esa época, y al mando de una fragata, hizo once presas a los británicos entre ellas la del emblemático *Stanhope*, buque bien armado y pertrechado.

Terminada la guerra de Sucesión, al mando de la Escuadra de los Mares del Sur y con su insignia el buque *Lanfranco*, limpió de piratas, corsarios y otra gentucilla aquellas aguas, capturando doce navíos holandeses e ingleses.

En 1730 regresó a España siendo ascendido a Jefe de la Escuadra Naval del Mediterráneo. Viajo a la Republica de Génova con la misión de cobrar el pago de los 2.000.000 de pesos propiedad de España retenidos en el Banco de San Jorge, y exigió que en desagravio se hiciera un saludo excepcional a la bandera española so pena de bombardear la ciudad. Ante la enérgica actitud el Senado genovés cedió de inmediato.

En 1732 y a bordo del *Santiago* comando una expedición contra Orán con 54 buques y 30.000 hombres bajo sus ordenes. Orán fue rendida pero Bay Hassan reunió de nuevo tropas y sitió la ciudad poniéndola en grave aprieto. Blas de Lezo acudió en socorro con seis navíos y 5.000 hombres logrando ahuyentar al pirata argelino tras reñida lucha. Persiguió su nave capitana de 60 cañones que se refugio en la bahía de Mostagán defendida por dos castillos y 4.000 moros. Esto no arredró a Lezo, que entró tras la nave argelina despreciando el fuego de los fuertes incendiándola y causando además gran daño

EL ASTILLERO

Nº5

a los castillos. Patrulló luego durante meses aquellos mares impidiendo que los argelinos recibieran refuerzos de Constantinopla hasta que una epidemia le forzó a regresar a Cádiz.

En 1734 el Rey premió sus servicios promoviéndolo a General de la Armada. En 1737 regresó a América con los navíos *Fuerte* y *Conquistador* y fue nombrado Comandante General de Cartagena de Indias, donde murió a consecuencia de las heridas recibidas en la heroica y efectiva defensa de la plaza.

EL ASALTO A CARTAGENA EN EL CONTEXTO DE LA GUERRA DEL CARIBE

Es comúnmente sabido que la Historia la escriben los vencedores, excepto en este caso. Durante el s.XVIII Inglaterra se esforzó enormemente en el Caribe. Su objetivo estaba claro y era forzar las posiciones españolas en aquellas latitudes rompiendo en dos los territorios americanos a través del Istmo y usándolo como avanzadilla para la ocupación de territorios más extensos. Las consecuencias hubiesen sido la pérdida de gran parte de América a manos inglesas. Sin embargo poco se sabe a nivel de popular sobre esta guerra de una trascendencia enorme en los destinos de ambos continentes. La Historia está hecha de muchas mentiras, silencios y exageraciones y ésta página gloriosa de la época colonial está injustamente olvidada

por el saber popular español y merece la pena contribuir a su difusión.

A principios de s.XVIII hacen su aparición nuevas potencias que ponen todo su esfuerzo en hacerse con la preponderancia española.

Tras la paz de Utrecht las pérdidas que sufrió la corona española fueron enormes. La que nos interesa se refiere a los acuerdos alcanzados con Inglaterra. Los acuerdos “preliminares de

Londres” firmados el 8 de octubre de 1711, contenían dos tratados mas. Uno de ellos, secreto, entre la Reina Ana de Inglaterra y Luis XIV de Francia, que importa mucho a España, pues en él figuraba un enorme abuso de la representación de Luis XIV al conceder en nombre de su nieto Felipe V Rey de España, no solo la ocupación inglesa de Gibraltar y Menorca si no la concesión del “Asiento de Negros” a determinada compañía comercial¹ británica y aumento de este asiento a treinta años, en vez de los diez que solicitaban los ingleses a razón de 4800 negros anuales y el pago de 33 pesos y medio por cabeza. Felipe V les concedía, además de otras prerrogativas, el privilegio de enviar todos los años un navío a las Indias de 500 toneladas (el “Navío de Permiso”).

¹ Concretamente la Compañía Del Mar del Sur, con cuyos beneficios se esperaba reducir la deuda publica que representaba un millón de libras de interés anual. La firmeza española en no dar facilidades fuera de lo pactado en Utrecht origino una crisis política en Inglaterra que propicio la subida de Walpole

EL ASTILLERO

Nº5

Con el comercio de negros floreció el contrabando como método típicamente inglés² para conseguir cualquier tipo de beneficio. Proliferaron los piratas, contrabandistas, bucaneros y corsarios que en sus sangrientas correrías, la gran mayoría con menos éxito del que nos hace suponer la leyenda popular, hicieron albergar la esperanza de poder cortar las tierras españolas³ en dos a través del Istmo. Hasta el punto que el pirata Oxcham (ahorcado en Lima) consiguió pasarlo por tierra.

La corona se protegió, reforzando con navíos de guerra a los mercantes mixtos, extendiendo y mejorando el sistema de fortalezas del Nuevo Continente con un enorme esfuerzo de infraestructura y grandes Ingenieros militares, creando un nuevo Virreinato, el de Santa Fe, y, sobre todo, asumiendo el derecho de “visita” en los barcos de asiento ingleses confiscándoles toda mercancía fuera de registro. Los ingleses protestaron enérgicamente porque no les dejaban contrabandear a gusto, y tras constantes divergencias diplomáticas y violentas disputas ante la creciente hostilidad inglesa, se empezó la “Guerra del Asiento” (1739-1746), en lo que menos importaba era el “asiento”.

Hasta tal punto llegó la crispación inglesa que el Primer Ministro Walpole

² Tan típicamente Inglés que, cuando se conquistó la ciudad de Baton Rouge por el general Bernardo Gálvez durante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, la prensa inglesa lamentó públicamente tal pérdida por el buen contrabando que se hacía desde ella

³ Y digo tierras españolas, recordando que en la Constitución de Cádiz de 1812, se habla de “los españoles de ambos hemisferios”

llega a exclamar: “¡El mar de las Indias, libre para Inglaterra o la guerra!”, en una muestra mas de cómo la isla suele defender la legitimidad y la moral cuando conviene a sus intereses

La causa inmediata de la conflagración fue un incidente cerca de la costa de Florida cuando el capitán de un guardacostas español, Juan León Fandiño, interceptó el *Rebecca* al mando de Robert Jenkins y le hizo cortar a éste una oreja; después de lo cual le liberó con este insolente mensaje: "Ve y dile a tu Rey que lo mismo le haré si a lo mismo se atreve".

Este suceso enardeció a la opinión pública inglesa y dio lugar a que su Gobierno, presidido por su Primer Ministro Walpole, declarara la guerra a España presionado por comerciantes de Londres que apetecían la conquista de nuevos mercados.

PLANES Y PRELIMINARES

La guerra se declara el 23 de Octubre de 1739, tres meses largos después de la partida del almirante Vernon de Portsmouth al mando de una escuadra de 9 navíos con un plan concreto de operaciones a desarrollar y unos objetivos sabiamente señalados: Arrasar La Guaira, conquistar Portobelo y apoderarse Cartagena y entrar por el Sinú serian solo los primeros pasos de una campaña que debería terminar con la toma del Istmo de Panamá para desde ahí, y con las tierras españolas rotas en dos, arrebatar tierras hasta donde se pudiese. Sin olvidarse del resurgimiento de la Compañía del Mar del Sur.

EL ASTILLERO

Nº5

Llegado a Jamaica se reúne con el consejo de altos jefes de la expedición: el almirante Chaloner-Ogle, vicealmirante Lestock, comodoro Anson y varios generales quedando sus deliberaciones en el más absoluto secreto. Siendo el espionaje difícilísimo, se dio el caso de un “paisano” que, saliendo de Jamaica, llegó a La Habana y reveló parte de los planes ingleses. Tras durísimos interrogatorios para comprobar la veracidad de los informes, se pudo determinar que de ellos se deducían los proyectos de tomar Cartagena de Indias y, en gran medida, cual sería la táctica del asedio.

El rey mandó una escuadra al mando del almirante Rodrigo de Torres que se unió a la de Blas de Lezo y a la francesa del marqués de Dantín en virtud del pacto de familia, que tan honradamente cumplía el Rey de Francia. Durante los meses que anclaron juntas, la formidable flota inglesa esquivó todo contacto y no levo anclas hasta saber que Torres partía en dirección a La Habana y Dantín regresaba a Europa por necesidades de su Corte. Vernon no dejaría pasar esta oportunidad.

Se encaminó hacia su primer objetivo: La Guaira. Intento apoderarse del puerto y de los navíos cargados con azogue, pero, pese a su superioridad, fue rechazado. Mejor suerte tuvo en Portobelo, donde la debilidad y negligencia de su gobernador, hizo que cayera en manos inglesas. Los hijos de Albión proclamaron sin medida su victoria con unas medallas con la inscripción “VERNON SEMPER VIRET” y el

almirante inglés conminó a la rendición de Cartagena⁴.

Tras la victoria sobre Portobelo, volvió a Jamaica donde le esperaban refuerzos traídos por el almirante Chaloner-Ogle. 21 navíos de línea y 170 embarcaciones menores y de transporte que conducían a un elegido cuerpo de desembarco formado por 9000 hombres a las ordenes del general Cathcart.

Sus planes consisten en atrapar el Istmo de Panamá en una gigantesca tenaza con el grueso de la fuerza (180 buques de guerra y transporte) atacando por el Caribe, y abriendo el camino hacia el Perú. La escuadra ligera a las ordenes del comodoro Anson bordearía por Hornos asaltando Panamá por el Océano Pacífico⁵ y, de

⁴ A lo que Blas de Lezo contestó:” Muy Sr Mio: He recibido la de V.S. de 27 de Noviembre que me entregó D^a Francisca de Abarroa, Y en Inteligencia del contenido diré, que bien introducido vuestra excelencia por los factores de Portobelo (como no ignoro) del estado en el que se hallaba aquélla plaza, tomo la resolución de irla a atacar con sus escuadras aprovechandose de la oportuna ocasión de su imposibilidad para conseguir sus fines, los que si obiera podido penetrar, y creer que las represalias y hostilidades que V.E. intentava practicar en estos mares en satisfacción de las reglrs que dicen abian agecutado los españoles, ubieran llegado hasta insultar las plazas del Rey mi amo, puedo asegurar a V.E. me ubiera hallado en Portobelo para impedirselo, y si las cosas ubieran ido a mi satisfacion, aun para buscarle en otra cualquier parte; persuadiéndome que el animo que faltó a los de Portobelo, me hubiera sobrado para contener su cobardia”

⁵ Aquí la suerte favoreció a Anson poniendo en su camino el galeón (todavía un galeón) “Nuestra Señora de Covadonga” que fue apresado con su carga.

EL ASTILLERO

Nº5

camino, estorbar todo lo posible la “Carrera del Sur” del a la flota española. Para ello había que rendir previamente Cartagena de Indias.

ESTADO DE FUERZAS

Según el *“Diario Puntual de los acaecido en la defensa q.e hizo la Plaza de Cartag.a de Indias, sitiada y atacada por la nunca vista y formidable Escuadra Inglesa, mandada por los Almirantes Wernon y Chaloner Ogle y el Vice-Almirante Lestock”* el estado de fuerzas al principio del asedio era el siguiente:

Escuadra Británica: 180 naves distribuidas de la siguiente forma:

- 8 nabios de tres puentes
- 28 nabios de 50 a 60 cañones
- 12 fragatas de 20 a 40 cañones
- 2 bombardas
- 130 embarcaciones menores y de transporte

Tropas bajo las ordenes del General Went Woorck:

“Un Cuerpo de Exercito, compuesto de ocho mil soldados de Tropa Escojidas, dos mil Trabajadores y mil Negros q.e con doce mil seiscientos Marineros q.e tenían las Embarcaciones, juntaban el Num.o de Veintitrés mil seiscientos Combatientes”.

En la expedición vienen 4.000 reclutas de Virginia bajo las órdenes de Lawrence Washington, medio hermano del futuro libertador George.

Total: 2000 cañones y 23.600 combatientes. La flota mas grande vista hasta el desembarco de Normandia

En Cartagena les esperaba una corta guarnición al mando del Teniente General de los Reales Ejércitos don Sebastián de Eslava (reciente Virrey de Santa Fé), formada por:

“12 Comp.s del Rexim.to de Infantería de Aragon.

12 d del de España

12 formadas de Barrios Piquetes de los Rexim.tos de Toledo, Lisboa y Navarra

9. del q.e se comp.e el Fijo Batallon de la Plaza

5 del de Milicias formadas de los Becinos, las tres de blancos y las dos de Pardos.

80 Artilleros

6 Comp.as de las Tropas de Marina”

Al Mando de del teniente general de la Real Armada, don Blas de Lezo, se confió una reducida escuadra compuesta de las siguientes unidades:

- El Galicia- capitana
- El San Felipe el Real
- El San Carlos
- El África
- El Dragón
- El Conquistador

Todos ellos de un porte de 60 a 70 cañones.

Cuando fueron echados a pique o apresados parte de sus dotaciones que llegaron a nado a las islas de Manzanillo y

EL ASTILLERO

Nº5

Manga, se organizaron en compañías de tierra. También de trajo del interior un grupo de 600 indios. Un total de 2830 hombres.

Seguían en la jerarquía el Mariscal de Campo D. Melchor de Navarrete, Gobernador de la ciudad, a cuyo cargo quedó la parte administrativa y logística, y el Coronel D. Carlos Des Naux, Ingeniero militar y Director de obras de fortificación. Aunque con algunas discrepancias de criterio en materia estratégica entre Blas de Lezo y el Virrey los cuatro hombres lograron unificar su acción bajo la dirección de Eslava y resistir a pie firme y con éxito el asalto inglés.

LOS DOS PRIMEROS ATAQUES

Años antes Vernon ya había merodeado dos veces Cartagena, y trazando círculos de buitre se había presentado frente a la bahía, pero Lezo lo había puesto en fuga con maestría de consumado marino.

En la primera ocasión cerró el puerto con cadenas y situó sus buques en Bocachica para que los ingleses no pudieran entrar sin batirse con ellos e instaló en tierra un grueso cañón de 18 libras de su nave capitana lo que sorprendió al enemigo al contestar con artillería por un lado de la ciudad que consideraban desguarnecido.

En la segunda dispuso sus naves de manera que con su fuego se encerrará a los

navíos ingleses dentro del campo de tiro largo y corto, los cuales de nuevo sorprendidos abandonaron la zona.

Teniendo en cuenta el tremendo impacto que hubiese supuesto en Europa la consecución de los planes ingleses, la arrogancia inconsciente demostrada del inglés y el tremendo fracaso que supusieron estos planes no parece muy desencaminado pensar que Inglaterra quisiese resarcirse de ver a su gran figura derrotada.

Si a esto unimos la enorme capacidad “mediática” que han cultivado siempre y el advenimiento de su nueva “superestrella” Nelson unos años después, no parece desacertado suponer que, sin negar ningún mérito a don Horatio, pudiésemos haber sido víctimas de una gigantesca campaña de publicidad pro Nelson mantenida hasta nuestros días. Me apoyo para mantener esta tesis en el hecho de lo poquísimo que se sabe sobre la Guerra del Caribe con el fiasco que supuso para Inglaterra y lo detalladísimas que son las victorias de Nelson, aunque contando solo salgan tres.

Y digo esto sin, insisto, negarle ningún mérito. Personalmente me cae simpático Don Horatio, no así lo que representa.

EL ASTILLERO

Cartas al Director

Nº5

CARTA DIRIGIDA A LA CIA. DE SEGUROS POR EL CAPITAN DE UN BUQUE EXTRAORDINARIAMENTE DESGRACIADO.

Muy Srs. míos:

Escribo a Vds. esta carta con pena y premura. Pena porque cierta incomprensión haya originado los hechos que relato, y premura para que Vds. puedan recibirla antes de formarse opiniones preconcebidas derivadas de noticias de la prensa mundial, pues estoy seguro de que ésta tenderá a sobredramatizar el asto.

Acababa de embarcar el Práctico y el Alumno de Náutica volvía de cambiar la bandera G por la H y, siendo su primer viaje, tenía ciertas dificultades para enrollar la bandera G. Por lo tanto, procedí a enseñarle. Al haber finalizado le dije: "let go" (márchate). El caballereite, aunque voluntarioso, no es muy listo y necesitó que le repitiera la orden en alta voz.

En ese preciso momento el Primer Oficial salía de la Derrota, donde había marcado la posición del barco en la carta, y, pensando que mi orden se refería a las anclas repitió por la megafonía "let go" al Segundo Oficial que estaba en el castillo de proa. El ancla de babor, que había sido destrincada pero no apeada, fué fondeada rápidamente. El efecto de fondear el ancla desde el escobén con el barco en marcha avante a régimen de maniobra fue excesivo para el freno del molinete y toda la cadena salió por el escobén. Me temo que los daños en la caja de cadenas puedan ser

considerables.

El efecto de frenado del ancla de babor, naturalmente, provocó que mi buque girase violentamente en esa dirección, derecho hacia un puente giratorio que sobrevuela un tributario del río cuyo curso íbamos remontando..

El operador del puente giratorio demostró gran presencia de ánimo abriendo rápidamente el puente para que pasara mi barco. Desgraciadamente, no se acordó de parar el tráfico rodado, siendo el resultado que el puente se abrió solo parcialmente, depositando un Volkswagen, dos ciclistas y un trailer con remolque para ganado en mi castillo de proa. Mi tripulación está ahora reconociendo el contenido del trailer que, por los ruidos y el olor, yo diría que son cerdos. En sus esfuerzos por parar la arrancada del barco, el Segundo Oficial fondeó el ancla de estribor; demasiado tarde para efectos prácticos, ya que cayó sobre la cabina de control del operador del puente giratorio.

Después de haber sido fondeada el ancla de babor y el barco caer bruscamente a esa banda, marqué "atrás toda", repicando el telégrafo dos veces para ordenar las máximas revoluciones atrás. Me informaron de la Sala de Máquinas que la temperatura del agua era de 32 grados y me preguntaron si es que estaba loco o qué. Mi respuesta no añade nada constructivo a este informe.

Hasta ahora he limitado mi informe a las actividades del extremo proel del barco. Pero a popa estaban teniendo sus propios problemas. Cuando se fondeó el ancla de

EL ASTILLERO

Cartas al Director

babor el Tercer Oficial estaba supervisando la maniobra de hacer firme el remolcador de popa, y estaba arriando el cabo a su cubierta. El efecto súbito de frenado del ancla de babor causó que el remolcador se metiera bajo la estampa, justo cuando yo repicaba en el telégrafo "atrás toda" y la hélice cumplía la orden. La pronta acción del Tercer Oficial, que ya había pasado el remolque a la bita, demoró el hundimiento del remolcador los minutos suficientes para que su tripulación lo abandonase con seguridad.

Es raro, pero en el momento preciso de fondear el ancla de babor, hubo un corte de electricidad en tierra. El hecho de que estuviéramos en ese momento una "zona de cables submarinos" marcada en la carta puede sugerir que quizás podríamos haber tocado algo en el lecho del río. Desde luego es una suerte que los cables de alta tensión derribados por el palo de proa no tuvieran tensión eléctrica alguna, posiblemente por haber sido reemplazados por el cable submarino, pero debido al oscurecimiento total en tierra no sabemos donde cayó la torre.

Nunca dejan de extrañarme las acciones y el comportamiento de los extranjeros durante los momentos de pequeñas crisis. El Práctico, por ejemplo, está en este momento acurrucado en un rincón de mi despacho, alternativamente

Nº5
acusándose y llorando después de haber ingerido una botella de ginebra. Por su parte, el Patrón del remolcador reaccionó violentamente y hubo de ser reducido por la fuerza por el mayordomo, que lo ha encerrado esposado en el hospital de a bordo, donde repite que hará cosas imposibles con mi persona y con mi barco.

Incluyo los nombres y direcciones de los conductores y de las Cías. de Seguros de los vehículos, que el Segundo Oficial tomó después de evacuar precipitadamente el castillo de proa. Esto les permitirá a Vds. reclamar los daños que causaron al barandillado y barraganetes de la zona de la bodega Nº 1.

Cierro este informe preliminar porque encuentro muy difícil concentrarme con el sonido de las sirenas de la Policía y con sus luces de destellos. Es triste pensar que si el Alumno de Náutica se hubiera dado cuenta de que de noche no es necesario enarbolar bandera de Práctico nada de esto hubiera sucedido.

Atentamente

Londres, 15 de Enero de 19.....

EL CAPITAN